

NEANET2013

北東アジア交流白書

【平成25年度の取組み】

平成26年6月

北東アジア輸送回廊ネットワーク

〒150-0001 東京都渋谷区神宮前 4-11-7 表参道・新潟館ネスパス 2F

TEL/FAX : 03-3796-8868 Email : neanet@oboe.ocn.ne.jp

Home Page : <http://neanet.goraikou.com>

はじめに

NPO・北東アジア輸送回廊ネットワーク（NEANET）は、我が国と北東アジア各国の関連地域との人や物資の交流促進事業の調査・研究等を目的として、平成16年に各界の関係者の参画により設立されたものです。その後、各地域の関係機関との連携のもとで幅広く活動を継続してきましたが、この度設立10周年を迎えました。

この節目の時期を迎えるに際して、我が国の環日本海各地域の対岸諸国との交流の実績について会員及び関係者の皆様に執筆を依頼し、今後毎年度ごとに「北東アジア交流白書」を作成することといたしました。我が国における対岸諸国との交流については、従来から各関係団体による取組みが継続的になされており、その尽力の結果として、物流・人流の両面におけるネットワークが形成され、我が国および北東アジア地域全体の経済・文化の発展に貢献しています。しかしこれら取組みにかかわる情報は、従来必ずしも包括的にとりまとめられているとはいえません。今後各地域ごとの取組みを結集して環日本海交流をより総合的に進めていくためにも、交流実績の包括的なとりまとめが有効であると考え、「北東アジア交流白書」を出版することにした次第です。

今回、会員はじめ、関係者の皆様に原稿執筆等を依頼したところ、多くの方々の御協力をえて本白書をとりとめることができました。今回は初版であり、試作的な部分もありますが、足らざる点については補充しつつ、次年度以降も継続的に対応していく所存です。関係者の皆様のご意見をお待ちするとともに、引き続き御協力をお願い申し上げます。

目次

1. 概況
2. 会員等からの報告
3. 国・自治体・関係団体からの情報
4. 交流実績一覧

(付録1) 港湾統計・入管統計データ

(付録2) NEANET10年のあゆみ年表

1. 概況

【概況】

2013年度の我が国の経済は、安倍政権のデフレ脱却経済政策のもと円安に向かった為替レートが、米国経済の回復やアジア諸国の経済発展に伴う好調な消費の増加に支えられ、輸出企業の業績を大幅に改善させた。一方、大震災以後の石炭・原油・LNGのエネルギー資源輸入増加は引き続き生起しており、輸出入の差額である貿易黒字額は急縮小している。日本政府は現在、この4月の消費増税後の景気落ち込みを抑えるために、企業に所得水準の引き上げを求めると共に、国家戦略特区など新しい成長政策の早期導入、今年度国家予算の早期消化などにより景気の下支えをしようとしている。

ロシアとの関係は、安倍首相がソチ・オリンピックに出席するなど一連のプーチン大統領との対話を背景に今秋の同大統領の訪日を実現し、平和条約締結と北方領土問題解決に向けて大きく前進することが期待される状況にある。しかしながら、この3月にウクライナ問題が発生、欧米とロシア関係は緊張しており、今後の世界経済へ及ぼす影響が懸念されるとともに、米国と歩調を取る日本としては、折角の日ロ友好ムードに停滞感が出かねないことを危惧している。

中国及び韓国との関係は、尖閣諸島・竹島（独島）及び歴史認識問題の対応で首脳間対話が（米国仲介による一部を除き）未だに実現していないなど、政治的には緊張状態が発生しているが、経済的には大きな落ち込みは見られておらず、政経分離の方向に進みつつある。

【北東アジアの状況】

北東アジアの対岸地域に目を転じると、この1年間の動きは比較的静かであった。ロシア極東は、WTO加盟、APEC2012の開催後のより国際化に向けての動きが進むと共に、エネルギー資源の「東方向けベクトル」政策による北東アジア諸国との関係強化が打ち出され、シベリア鉄道・港湾施設等輸送インフラの改善・強化が重点施策となっている。すなわち、東シベリア及び極東の石油・ガス資源の開発。輸出向けを含む石油・ガスパイプライン網の形成、石炭や穀物用の新港湾建設計画などである。LNGの2012年の輸出量は約1.1千万トンに達した。今後については従来からの分野に加え、先端医療センターの建設・エネルギー効率や環境などを踏まえた近代的都市環境の整備・農業協力などの多様な協力関係が日ロ首脳間で話合われている（9月、G20サンクトペテルブルグサミット）。

琿春～マハリノ間の鉄道が再開され（2013年8月）、2014年1月にロシア産石炭2万トンが琿春に運ばれた。中国側としては2014年には年間80～100万トンの輸入計画とのこと。これとは別に琿春産石炭の上海など南方へ年100万トンを移出する為に、防川～元汀間「圈河橋」に併行した「新橋」の建設設計が終了し、着工待ちである。

羅津港の第3埠頭は49年間の使用権をもとにロシアにより改修され（9月）、2014年にはロシアの最南端不凍港として100～200万トンの石炭の積み出し港としてスタ

ートする。

人流では“ニューブルーオーシャン号“による韓国東草～ザルビノ間フェリーが再開され、2014年4月からの朝鮮族の韓国同胞ビザ（3年間のマルチ、90日滞在）や、韓ロ間のノービザ協定により、韓・ロ・中間の往来が増加している。

日本海横断航路については境港～東海～ウラジオストクのDBSクルーズフェリー以外は引き続き定期航路開設に向けての挑戦が行われている。

【港湾統計・入管統計データ】

北東アジア諸国と日本海沿岸地域を始めとする我が国との物流・人流に関連する港湾統計・入管統計データ（但し、平成23～24年のデータ）を付録1に示す。

2. 会員等からの報告

- (1) 北東アジア交流白書によせて
NEANET 名誉会長 花田 磨公
- (2) 北東アジア輸送回廊ビジョンが出されたころ
-北東アジア経済会議(新潟)の国際化をめぐる-
NEANET 会長 吉田 進
- (3) 秋田商工会議所の北東アジア交流について
秋田商工会議所 会 頭 三浦 廣巳
- (4) 防災教育と輸送回廊—大震災の二つの教訓—
前河北師範大学客座教授・元秋田経済法科大学教授/博士 (国際関係)
千葉 康弘
- (5) モンゴルのインフラ整備と北東アジアのインフラ構想
南ゴビ電源開発株式会社 取締役社長 本間 邦興
- (6) 対岸交流拡大に向けての一提案 (国レベルの取組み)
NEANET 理事・企画委員長 三橋 郁雄
- (7) 新入会員としての一年
JFE (株) 顧問 東山 茂
- (8) 「日ロ沿岸市長会議」における観光会議への参画
桜美林大学ビジネスマネジメント学群教授 鈴木 勝
- (9) 環日本海経済交流20余年を振り返って
環日本海経済交流センター 貿易投資アドバイザー 野村 允
- (10) 北東アジア地域と北陸
北陸環日本海経済交流会議 (北陸AJEC) 常務理事 寺尾重資
- (11) 「第9回北東アジア国際観光フォーラム・韓国金泉会議」報告
新たな北東アジア地域間の国際観光協力に向けて
(公財) 環日本海経済研究所 (ERINA) 特別研究員 鈴木伸作
- (12) ロシア極東のコンテナ物流動向
ERINA 名誉研究員 辻 久子

北東アジア交流白書によせて



NEANET 名誉会長 花田磨公

遠い親戚より近くの他人といますが、地理上の立地である日本列島から引越すことができませんので、まさにここに周辺との良好な関係を築くことがとても大事であるといわれています。それがいかに大切か、先の日中戦争から太平洋戦争を通じてわれは痛いほど知ることができました。にもかかわらず、戦後日本は一つの権威に頼り、周辺との良好な関係構築にかならずしも積極的ではありませんでした。しかし、他方で細々ながら地道に周辺との関係を紡いできた人々もいました。政治の無知と浅薄さにより、それが容易に傷つくものであることを昨今の周辺状況があらためて教えてくれました。したがって、周辺との良好な関係の構築が大事であるということは、誰がなんと言おうと譲れない一線です。われわれがこれまでここに暮らし、これからも暮らしていく日本列島と日本海を挟んだ対岸との交流がその意味で生命線といっても過言ではありません。

一つの権威に頼り、周辺との関係構築の大切さをおろそかにしてきた戦後の日本のあり方の反省の上にわれわれNEANETは10年前活動を開始いたしました。心機一転新たな10年を迎えるにあたり、われわれNEANETのみならず、日本全国の対岸交流の有り様を実態に即して記録していくことが、今後の支えになり活動のよすがとなるに違いないとの思いに至り、今般10周年の機会にまずわれわれができるところから、できる規模で歩み始めることになりました。力不足のNEANETではございますが、小さな一歩を踏み出しました。どうかご叱正いただけたら幸甚です。関係者の皆様のお力添えなくしては絶対にできない事業です。是非暖かいご支援ご助力をこれからも頂戴いたしたくお願い申し上げます。

北東アジア輸送回廊ビジョンが出されたころ

ー北東アジア経済会議の新潟の国際化をめぐるー



NEANET 会長 吉田 進

新潟における北東アジア経済会議は、1990年に「環日本海交流圏フォーラム」として誕生した。

1999年から2000年にかけて従来から行われていきた経済会議を著名人の講演や論文発表の場から運動体、すなわち北東アジア各国地方レベルの最高指導者の意思統一の場にしよという動きが強まった。

そのために、①各国の責任者からなる組織委員会の設立、年に2回の会議を招集、活動の総括、政策提案をする、②組織委員会が次の年の経済会議の主要テーマを決める、③経済会議の分科会として、輸送回廊、貿易・投資・観光、環境、地域協力などを設置し、実行することが必要となった。

2000年1月に北東アジア経済会議第1回組織委員会が開催され、組織委員会（注）の活動は、2004年7月22日の第8回会議まで続いた。

組織委員会の枠内で、運輸物流常設分科会（委員長 栢原英郎、港湾協会理事長、ERINA顧問）が2000年から2年間をかけて中、ロ、モンゴル、韓国、北朝鮮を訪問し、北東アジア輸送回廊の調査を行った。この調査には、構成各国の研究者が参加し、報告書「北東アジア輸送回廊ビジョン」は、英、中、露、韓、モンゴル語に訳され、各国政府および国連UNDPに提出された。

その後、この組織委員会は日本の経済不況、予算削減の中で、活動を中止せざるを得なくなった。一部の関係者から新潟で会議を開くなら、資金が出せるが、外国での開催には出せないという見解が示された。確かにこれには一理ある。この会議を各国の資金の持ち回りにし得なかったのは、事務局の責任に帰する。しかし一方で各国を巡回して国際会議を開くとなると、日本で開くのは6年後ということになる。これでは新潟が寂しいと言う議論もあった。これらを総合し、解決するだけの力が当時の組織委員会にはなかった。

このころからロシアのハバロフスク、ウラジオストク、イルクーツクと中国の吉林省と黒龍江省で北東アジア経済協力をテーマとする会議やフォーラムが開かれるようになった。

中国の場合、吉林省は商務部と、黒龍江省は中国科学院と組み、それぞれの地方で開かれる博覧会と協力して開かれるようになった。この特徴は、中央政府と地方自治体の見事な結合だ。とくに黒龍江省では、黒龍江省社会科学院から環日本海経済研究所に研究員として派遣された経験のある笄志剛氏（同社会科学院東北アジア研究所所長）が大活躍している。2013年6月に哈爾濱で開催された第6回東北アジア地域協力発展国際フォーラムは、規模的にも、テーマの選択でも新潟会議の成果を大きく発展させたものであった。この会議ではロシアから13名、日本から9名、韓国4名、モンゴル3名、北朝鮮2名、アメリカ1名、中国60名が全体会議と分科会で発言した。新潟で始まった北東アジア経済会議は、現在では、「北東アジア経済発展国際会議（新潟）」と呼ばれ、2014年には23回目の国際会議を開いた。北東アジア地域の国際会議としては、先駆者であり、各国の北東アジアにおける協力と経済圏形成への展開に火をつけたと言えるであろう（吉田進）

（注）組織委員会の2005年6月時点でのメンバは下記の通り。

委員長：金森 ERINA 名誉理事長、副委員長：龍永 図ボアオ・フォーラム秘書長、スフバートル・バトボールド・モンゴル産業貿易大臣、金立三 韓国全国経済人連合会常任顧問、イエルク・シモン 国連 UNDP 図們江地域開発事務局代表、ヴィクトル・イシャエフ 極東ザバイカル協会会長・ハバロフスク知事；顧問：趙利済 北東アジア経済フォーラム議長；事務局長：吉田進 ERINA 理事長

秋田商工会議所の北東アジア交流について



秋田商工会議所 会頭 三浦 廣巳

秋田商工会議所は、平成13年から中国吉林省・延邊朝鮮族自治州（延辺州）と交流、相互訪問を重ねて参りました。平成24年9月には、秋田商工会議所と中国国際貿易促進委員会（国貿促）延辺支会との経済交流協定を締結。同年11月には、ロシア・沿海地方商工会議所と経済交流に関する覚書を締結し、両地域と秋田港を結ぶコンテナ輸送回廊の開設と貿易・観光交流の拡大に向けて、相互に協力することを約束しました。

両地域との協定等を踏まえ、平成25年7月、沿海地方から延辺州へのコンテナ輸送回廊の開設に向けた物流調査および両地域との経済交流推進を目的として、中国延辺州及びロシア沿海地方へ、企業・行政・貿易支援機関等20名からなる中露物流調査・経済交流ミッションを派遣。同ミッションは、延吉において国貿促延辺支会と経済交流促進に向けた協議を行い、当商工会議所が「延辺州からのバイヤー招聘」「国貿促延辺支会、沿海地方商工会議所、秋田商工会議所の三者が一堂に会する3ヵ国経済交流サミットを平成26年に秋田市において開催すること」など5つの交流促進プロジェクトを提案、国貿促延辺支会からも賛同を得ました。中露国境の物流調査では、琿春からウラジオストクへ陸路バスで移動し、琿春貨物積替駅、琿春－マハリノの通関施設、トロイツァ港、マハリノーウラジオストクの道路状況等を確認しました。ウラジオストクでは、沿海地方商工会議所と経済交流促進に向けた協議を実施し、3ヵ国サミットの開催について賛同を得たほか、現地の関係者や企業と貿易案件に関する情報交換を行いました。また、ウラジオストク商業港、現地の物流会社へのヒアリングを実施いたしました。

同年12月には、当商工会議所からの提案を受け、延辺州代表団19名（州政府関係者4名、企業15名）が秋田市を訪問しました。代表団の訪日に合わせて開催した「延辺州貿易・観光セミナー」には延辺州と秋田県内の貿易関係者70名が出席。同州商務局長と旅遊局長が延辺州の産業と観光について紹介したほか、「延辺・秋田ビジネス交流会」を同時開催し貿易案件の発掘を図りました。さらに、副知事、秋田市長への表敬訪問、秋田港国際コンテナターミナル、県内製造業の展示ホール、県内観光地・商業施設の視察を実施するなど、官民関係者の協力を得て熱烈歓迎し、同州商務局の朴学洙局長（延辺支会会長）

や旅遊局の朴峰局長、国貿促延辺支会の徐清蘭副会長をはじめ、延辺州の経済人との交流を大いに深めたところです。

平成26年度は延辺州、沿海地方の両経済団体との合意に基づき、秋田市において3ヵ国経済交流サミット、北東アジア商談会および貿易・観光セミナー等を開催し、延辺州、沿海地方との経済交流を促進するとともに、会員企業の商談案件のフォローアップを通じ、延辺州・沿海地方との貿易の拡大を積極的に推進する所存です。

防災教育と輸送回廊—大震災の二つの教訓—



前河北師範大学客座教授・元秋田経済法科大学教授/博士（国際関係）

千葉 康弘

これまで中国、韓国、モンゴル、ロシアの学生諸君に接する機会が多くあった。3・11 東日本大地震を機にここ 3 年間のキーワードは“震災”と“放射能”。昨年 9 月訪問した中国・河北師範大学等での特別講義&セミナーでは「大震災からの復興と国際協力—事例研究—」を取り上げた。大気汚染の PM2.5 問題で悩まされている河北省（北京から東南 230 ㎞の省都・石家庄市）の学生達は 6 年前に発生した四川汶川地震(2008 年 5 月 12 日, M7.9、死者 7 万)の記憶もあり、映像を通して地震から発する津波、福島原発事故による放射能汚染などの複合災害に驚愕し、議論が大いに盛り上がった。

筆者は 2008 年 6 月、四川大地震の直後に新潟で開催された日中経済協力会議の運輸分科会で、大震災の教訓として災害対応型&平和構築型の視点から北東アジアの輸送回廊の研究の必要性につき提案したことを思い浮かべている。その時は災害に対応して輸送インフラの復旧・保守整備等について相互協力する地方政府・自治体間の協定などが想定された。しかし、その後の具体的な動きは定かでない。日中韓首脳会議の「災害管理共同声明」（08 年）での発展的な対応が期待されただけであった。

日本では大きな地震が起こるたびごとにその被害を克服し、危機管理体制が検討され改善策が講じられてきた。特に阪神・淡路大震災（1995 年）後は防災に関する各種機関も設立され自然災害に対する防災先進国として評価されてきた。しかし、自然界の猛威は今回の大震災で“想定外”に逃避する防災先進国の奢りに対する警鐘として現れた。

あれから 3 年、復興はいまだ途上にある。全世界が日本の地震・津波そして原発事故が同時に発生した複合災害に対しての“対策”（克服）に注目している。

震災直後は輸送システム面からも東北のサプライチェーン分断による海外への影響、太平洋岸港湾の機能停止等さまざまな障害が噴出。しかし、サプライチェーンも早期に復旧、日本海側港湾が太平洋港湾の機能を代替。二次災害防止のシステムも機能し、からくも防災先進国の面子を保つことができた。原発事故を含めた復旧活動は陸海空の輸送インフラ網の震災対応型マニュアル、復興のリダンダンシーの確保と代替・補完機能の整備を教訓と

して発した。これらは北東アジアの国際輸送路整備の先行事例として応用できるであろう。

大震災のもう一つの教訓は防災の人材育成。河北師範大学のセミナーでの日中の二つの“大震災”事例研究を通して、学生諸君の関心は人道支援の観点からの“国境なき防災“へと向かっていった。北東アジア輸送回廊ネットワークの「10周年のあゆみシンポジウム」(2014年1月)で検討された輸送回廊の“これからの10年”を“共生の国際輸送システム”として災害対応型の視点から研究し、学生諸君と議論出来ることに心を躍らせている。

モンゴルのインフラ整備と北東アジアのインフラ構想

南ゴビ電源開発株式会社
取締役社長 本間邦興

モンゴルのインフラ整備はむつかしい局面に立たされています。これは単に資源価格の低迷に起因するものだけではありません。

北東アジアの大インフラ構想は、数々提案されています。トルコー日本の大陸間横断鉄道・電力のアジアスーパーグリッド構想・シベリア石油/ガスパイプライン構想などなど。これらの大事業は地域の政治的な安定と不可分であり、かつその促進を促すものであります。しかしながら、モンゴルの喫緊のインフラ整備にとって、これらの大構想は直接的には役に立ちません。寄って立つ基盤が異なるからです。

北東アジアの基本的な鉄道網は帝政ロシアの時代に構築され、中国東北 3 省の鉄道は戦前の満鉄経営で強化されました。モンゴルの現在のウランバートル鉄道は戦後旧ソ連の協力により中国までのルートを開発することができました。これらの鉄道建設の論理は、現在の自由経済のものと違います。当時の‘国家主義’の下で建設されたものです。

北東アジアにおける鉄道事業は、主に、ロシアと中国の 2 国間輸送ならびに、韓国・日本・アジアを含めた海上輸送との連結において規定されます。モンゴルの今の鉄道輸送はロシア・中国の通過交通のためのものです。モンゴルの資源（特に石炭）の海への輸送は何年も検討されてきています。シベリアルートは距離は長いですが、輸送余力はあります。中国ルートは距離は短いですが、輸送余力はありません。したがって、当面はシベリアルートに頼らざるをえない状況です。石炭資源の中心地である南ゴビから東や南に鉄道が計画されています。大きな投資が必要な鉄道事業は、採算を取るために、最初から相当数の輸出量の確保する必要があるため、経済的なフィージビリティが簡単には成り立ちません。南ゴビの石炭をシベリア鉄道に乗せるためには、壮大な鉄道計画に固執することなく、コストの安い道路（輸送力では鉄道より少ない）の建設などを含めた、実用的な方法を検討する必要があります。

モンゴルの電力事業は、他国の干渉をうけずに、自国内で、石炭資源をもとに自立して、火力発電所を建設できる状況にありながら、1991 年の自由化以降、旧ソ連製のものに代わる新鋭の大型火力発電所はできていません。政府の ODA 依存体質が抜け切れていないことと、電力料金の体系が整備されていないことにより、独立した採算の電力事業ができてい

ないからです。モンゴル国内での中国による大型発電所の計画や、ゴビ砂漠における壮大な風力・太陽光を利用した自然エネルギー発電構想は、モンゴル経済のためのインフラ事業には直接関係しません。単にお座敷を提供するだけであります。

今後の国内需要の増大に加え、古い発電所の更新需要があり、新規の発電所の早期の建設は不可欠です。しかしながら、第 5 火力のならびに、南ゴビでの発電所の建設の目途はたっていません。電力事業制度の革新を早急に行わない限り、電力事業の未来はありません。

対岸交流拡大に向けての一提案（国レベルの取組み）



NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク理事・企画委員長 三橋郁雄

日本海に面する地域にとって、目の前の隣人である対岸との交流拡大は地域に平和と繁栄をもたらすと考えられている。中国東北地域、ロシア極東部、韓国との交流である。韓国とは既に太く繋がっており、その交通路は地域発展に欠かせない大動脈を形成している。しかしその他の地域との交通は釜山経由（海上航路）、仁川経由（航空路）などひどく遠回りをさせられている。船舶でも航空機でも直行すれば対岸まで日本海（900 km、船舶で 24 時間、航空機で 1 時間余）を一跨ぎであるが、時間距離になると遥かな遠隔地と化してしまう。このため貿易も投資も観光も（韓国を除くと）中々思ったように進まない。

これを打開する取組みを新潟地域では何度も繰り返し行ってきたが、中々進展しない。この原因は、日本と上記対岸との間に、いまだ国民レベルの信頼関係が十分に育っていないことによると考えている。旅行しても安全快適が担保されるのか、投資をしても日本の契約慣行が確保されるのか等々の心配が払拭されない。しかも過去には苦い経験をかかなりの日本企業がさせられている。こうして日本側は積極的に出かけていく気に中々なれない。

しかし、グローバルな大交流が席卷しているこの時代、環日本海地域がうずくまった状態で動かないのをこのままにして置くことは我が国にとって一大問題である。何とか交流量を増大させ、相互に透明度を高めていく必要がある。喧嘩をしながらも握手をする方法を編み出し、交流増大こそ相互繁栄の道であることを相互に確認することが必要である。安倍総理は積極的平和主義を標榜している。この時、日本が率先してイニシアティブを取って行きたいものだ。

新潟地域はこの思想の下、ERINA の創設、北東アジア輸送回廊ビジョンの発表、NPO 北東アジア輸送回廊ネットワーク（NEANET）の創設、日韓中露の 4 か国合弁海運会社の創設と日本海横断航路開設（現在廃止）、そのための日本側出資会社の設立（現在の新潟国際海運（株））を行い、現在は新潟地方政府による日本海横断航路再開への努力がなされている。これまでの大きな成果は対岸側が新潟の意向を理解し、積極的に協力する姿勢を示していることだ。

これら一連の取組みの特徴は、全て地方レベルでなされていることである。日本の中央レベルの政策にはいまだなっていない。国レベルが動くにはこの地域の複雑な政治事情が障害となっているのであろうが、隣人と仲の良い関係を構築していくことは中央政府の最も重要な政策目標であるとするれば、地方が行っている隣人との交易拡大のための交流路建設に対しそれなりの支援を与えることは検討されてしかるべきではないだろうか。

幸い国は、平成 24 年度予算で、海外交通・都市開発事業支援機構を創設することを決めた。この秋にでも動き出す模様だ。日本企業の海外インフラでの活動を支援するのが目的であるが、対岸と日本との間の交流路、日本海横断航路事業、は国境を越える道路と解釈できるので、その適用をぜひとも考えて頂きたいものである。

新入会員としての1年



JFE環境(株)顧問 東山茂

昨年春に当NPOに入会して最初の1年が過ぎた。私にとって入会1年目の年は、当NPOにとって設立10周年の節目でもあった。この1年を振り返ってみる。

最初のイベント参加としては、昨年8月に韓国金泉市において開催された「北東アジア国際観光フォーラム（IFNAT）」に参加させて頂いた。これは産官学の協働イベントであるが、日本からの参加学生（主として観光系学科）の多さに驚かされた。今回で第9回目に当たる本会議で、私は「持続可能な観光振興」と題してプレゼンをさせて頂いた。私の勤務する会社はリサイクル事業を主たる業務としており、観光振興を下支えする循環型社会形成の意義を中心に説明した。そこでも紹介したが、数年前、当社リサイクル工場（京浜地区）には中国の胡錦濤・前国家主席が見学に来ているという御縁がある。



次に、本年1月に新潟市において開催された当NPOの設立10周年記念シンポジウムにも参加させて頂いた。多くの参加者をえて、盛況のうちに開催することができた。

また、前年度の調査業務に協力参加する一環として、本年3月には中国東北地方及びモンゴルを訪問させて頂いた。中国では東北3省の省都を北から順番に巡り、移動には一昨年末に開通した高速列車（中国版新幹線）を利用した。モンゴルでは、我が国からのODAで建設された首都道路橋である太陽橋（JFEエンジニアリング施工）が、昨年10月から開通しているが、更に新空港の整備が進みつつあるとともに、鉄道プロジェクト計画についても検討がなされているところであった。



入会1年目における経験を踏まえ、更に2年目に期する次第である。

「日ロ沿岸市長会議」における観光会議への参画



桜美林大学ビジネスマネジメント学群教授 鈴木 勝

「日ロ沿岸市長会議」が、2013年8月に舞鶴市で開催された。この会議の構成員は、日本側は日本海沿岸18都市で構成される「日ロ沿岸市長会」、ロシア側は極東シベリアの18都市の「ロ日極東シベリア友好協会」である。両地域の友好親善と経済協力を促進し、両地域の発展を図る目的で、1970年から2年ごとに開催されこれまで24回である。私は5年前から、すなわち第22回函館市、第23回ヤクーツク市に加えて、今回で3回目の参画である。観光会議ではコーディネーターを務め、同時に、観光面での現状分析と問題提起を行う。さて、今回の会議テーマは、第一部「両地域諸都市の経済分野における相互協力の強化について」、第二部「両地域諸都市の特性を活かした国際観光の促進について」であった。第二部の観光を担当し、会議のスタート前に「日ロ観光の現状と問題点」を次のように発表した。

「日露観光交流は、隣国同士とは思えないほど極端に少ない状況が続いている。数年、双方交流の合計を見ても、年間にわずかに約13万人。すなわち、日本⇒ロシア（約8万人）、そしてロシア⇒日本（約5万人）である。2010年時点で日露双方の国とも、シェアは1%に満たない（参考までに、日中間は514万人、日韓間は546万人である）。

日本人のロシア旅行/日本人海外旅行者数	=8万人/1,664万人	=0.5%
ロシア人の日本旅行/ロシア人海外旅行者数	=5万人/3,932万人	=0.1%

- A) 「最近、航空便数や運賃面で良化しているが、なお、競争力がない」：日露間のエアロフロート・シベリア航空、その他韓国経由便などで、航空便数や料金面で改善されつつあるが、他方面との比較ではなお競争力がない。
- B) 「日露両国の渡航手続きがなお、煩雑である」：双方向ともビザ取得が必要であり、取得に相当の日数がかかる。これが双方向の交流を阻んでいる。
- C) 「日本人のロシア旅行」：「ホテルが時期により逼迫している」、「鉄道ツアーを含め地上費が高い。低廉化で旅行者が増える」、「鉄道での外国人用特別パスなどの工夫が必要」、「観光情報や安全危機管理に関する情報発信が少ない。ロシア政府観光局の日本での設置はどうか」、「日本語ガイドや観光プロが少ない」。

D) 「ロシア人の日本旅行」：「日本政府観光局はロシア人誘致に力を入れている」、「ロシア人の訪日阻害要因」（言葉が通じない、旅行費用が高い、物価・料金が低い、母国語で発信される情報が少ない、旅行ビザが取れにくいなど）を取り除くこと」。

ところで、国際観光交流は、国家レベルでの交渉やビザ政策などは確かに重要である。同時に、ここで述べる「日ロ沿岸市長会議」のような地域間レベルでの努力の積み重ねと率直な意見の交換が、国際観光交流を大きく前進させていく「原動力」だと信じている。今後とも、積極的に参画していきたいと考えている。 （了）

環日本海経済交流 20 年余を振り返って



環日本海経済交流センター
貿易投資アドバイザー 野村 允

世界経済は、複雑・不透明な動きを示しながら、グローバル化を一段と早めている。今、筆者が、この 20 年余の間に見聞した対岸諸国（ロシア、中国、韓国中心）での社会事象を想起し、いくつかの関連資料を読み直して見ると、今日の対岸諸国の躍進振りは目覚ましいものがある。対岸諸国の急激な変貌の流れの中で、北陸地域と対岸諸国との経済交流は、東西冷戦の崩壊、旧ソ連の崩壊、中国の社会主義市場経済への移行、アジア通貨危機、リーマンショックなどの影響を受けながらも、この間、量的には貿易が約 4 倍、企業進出が約 8 倍、姉妹都市提携が約 2 倍の伸びを示し、交流内容も、交流担い手の多様化、交流目的の多面的化など質的な変化を見せた。経済交流の具体的な変化を見ると、アジア地域の経済産業発展パターンが「雁行型」から「生産ネットワーク型」へシフトし、また東アジア地域圏における国際分業構造の変化に伴って、貿易面では、中国を軸に「垂直型」から「水平型」へ貿易構造が変化した。企業進出面でも、中国を中心に製造業の生産・販売拠点化が急速に進んだ。近年、製造業の進出が減少を示しているが、反面サービス業の多面的展開が目立っている。対岸諸国とを結ぶ海上輸送ルートについて見ると、北陸地域の諸港湾では、釜山・上海港のトランシップ機能を活用する動きの活発化、極東航路のラストポート化、ハブサービス化、また RO-RO 船の定期運航の増設などが目立った。輸送方法も、企業間の連携による“合積み輸送”が実現した。地方自治体を主体に、海外市場拡大、新輸送ルート開拓のため、輸送実験が実施されている。こうした前向きな動きの反面、北陸企業からは、対岸諸国における法制の未整備・運用の不透明さ、ビジネス感覚のずれ、雇用関係の複雑さ、競合の激化などを指摘する声が聞かれるのも確かである。

今後、世界経済は、一段と混迷の度を深め、グローバル化が進むものと予想される。近年、東南アジア経済の発展を背景に、北陸地域でも幅広い海外展開が活発化しているが、同地域にとって、対岸諸国は、地理的に最も近く、貿易額、企業進出件数がそれぞれ地域全体の 5 割弱を占め、中国を中心に根強い潜在成長力を有することから、対岸諸国との相互補完関係を引き続き強めていくことが肝要であろう。また、北陸企業としては、日本国

内の需要縮減、コスト削減への対応としてよりグローバルな視野に立脚した海外展開を指向する中で、対岸諸国を含め対象国・地域の対内外施策の実情を確認、現地のビジネス・生活慣習の特性を分析、現地ニーズの変化をスピーディにキャッチ、北陸地域・企業に埋もれている伝統的な産品・技術、固有のビジネス手法（売薬商人の“先用後利”商法など）を国際見本市などを通してPR、既存の国際会議（北陸韓国経済交流会議など）の活用などをはかることが必要であろう。こうした企業行動をバックアップするためにも、北陸は地域間、産官学間、業種間のさらなる連携を推進することが求められている。

以上

北東アジア地域と北陸



北陸環日本海経済交流会議（北陸AJEC）

常務理事 寺尾重資

北陸AJECは2012年20周年を迎えた。これまでは名称のとおり環日本海地域を対象に活動を展開してきたが、企業の関心が中国と同等、もしくはそれ以上になったことを踏まえ、20年を機に活動範囲をアセアンまで拡大した。

北東アジア経済圏あるいは環日本海経済圏といった局地的な経済圏を創出しようとする計画が本格的に取り組まれた時期が過去あったが、いずれも挫折した。

経済圏、共同体は実現できなかったが、中国は経済大国に、韓国は海外展開を高め、ロシアは極東ロシアを太平洋に向けた発展の窓口として位置付け、それぞれ存在感を増し、日本との関係を高めてきた。

北陸AJECが、2012年に国際化（貿易・提携・投資）に関する調査を実施した結果、国際化への関心は微増傾向にあるが、既に国際化している企業が全体の20.1%、検討中、あるいは必要性を感じている企業が17.3%にとどまる一方、国際化に関心を持たない企業が62.7%となっている。

また前回2009年との比較では、リーマンショックを挟んでいるが、製造業において、国際化した企業は、国際化を実施していない企業に比べ、国内生産、国内販売を落としているとの結果が出ている。ある面、国際化に伴う空洞化ともいえるのでは。

しかしもう一つの結果がある。国内雇用では、製造業においては国際化との関連なく、非製造業では逆にプラスの影響を与えている。経営戦略、研究開発機能については、いずれも国際化した企業の方が拡大したとしている。

改めて将来に向けての国際化の意義を感じさせられた。

ある北東アジアを冠した会議で、「北陸地方から見て、北東アジア共同体は実現し得るのか」とコメントを求められた。「制度的統合は、この地域では無理であるし、北陸がアセアンを含め多角的な地域との経済交流を進める際に逆に障害にもなる。一方で北東アジアと

いう括りがいないという議論があるが、日本海を取り巻く地域は今後とも大きな可能性を占め、東アジアが世界経済の極となるなか、サブリージョンとしての存在が重要なる。さらに、日本海を通じた物流は大きな流れとなっており、日本海を介した、経済交流連携は必要」と答えた。

日本においては、国土均衡の観点から、日本海国土軸の構想があるが、太平洋側との代替えを果たすためにも、今後は日本海側が戦略的に重要となる。

余談だが、2013年度北東アジア学会は島根県浜田市で開催されたが、遠かった。日本海の諸都市は大半が太平洋を向いている。環日本海諸国、地域のネットワークと言いながら、日本海沿岸の地域のネットワークがない。以前金沢から米子までの直通の急行列車が走っていたという。日本海地域の在り方を具体的に考えるべき。

東アジアの発展に伴い日本海が国際物流の大きな通路となった現在、そして北陸新幹線の金沢開通が目前にせまるなど北陸の各種インフラ整備が進むなか、また東日本大震災を契機に日本海地域の重要性が再認識される今日、改めて北陸地域のビジョンについて考えるべきである。とくに海外との対応を考えた場合、北陸三県一体となったビジョン、実現に向けての取り組みが今こそ望まれると考える。

「第9回北東アジア国際観光フォーラム・韓国金泉会議」報告

新たな北東アジア地域間の国際観光協力に向けて

(公財) 環日本海経済研究所 (ERINA) 特別研究員 鈴木伸作

国際観光の振興と北東アジア地域間の協力と連携に向けての国際会議である「第9回北東アジア国際観光フォーラム」(International Forum of Northeast Asian Tourism、略称 IFNAT) が2013年8月21日から22日に韓国の金泉市で開催された。

(1) 北東アジア国際観光フォーラム(IFNAT)について

この会議は、2002年に日中の観光学研究者に ERINA が協力した、「日中共同観光会議」が母体となり、2004年に大連市で第1回フォーラムが開催された。

その後日本・韓国・中国・ロシア・モンゴルの5ヶ国による、行政、大学、研究機関、旅行・運輸業者などの幅広い会議へと発展し、大邱市、新潟市、束草市、ウランバートル市、ハバロフスク市、新潟市、全州市と参加国持ち回りで開催され、一定の成果を上げている。

フォーラムは、「北東アジアを平和で繁栄した地域するためには、国境を越えた交流の促進が重要であり、特に観光関係者が協力と連携を強化し、観光戦略を共同で策定し、実行すること」を目的としている。

(2) 第9回 IFNAT 韓国金泉会議の概要

金泉会議は東北アジア国際観光フォーラムと東北アジア観光学会の共同主催で、開催地の慶尚北道庁、金泉市、韓国観光公社、金泉大学などが協賛し開催された。

参加国は韓国、日本、中国、モンゴルの4ヶ国から行政、大学・研究機関、観光旅行会社、農業経営者、輸送業、学生など約450名が参加した。

会議の主要テーマは「農村体験観光の活性化を目指して」とし「北東アジア地域の国際観光の振興と連携」、「文化、ビジネス、経済交流の強化」など意見発表と討論がなされた。

開会式では金泉市長、金光根東北アジア観光学会会長 小島隆 IFNAT 会長が挨拶した。

特に今回は日本政府を代表として国土交通省北陸信越運輸局も出席し祝辞を述べた。

海外でのフォーラムへ本国からの日本政府代表の出席は初めてで、日本政府の国際観光振興策としての海外観光客誘致の積極的な姿勢の現れと評価したい。

会議の基調講演には中国社会科学院旅遊研究センター主任の張広端氏が「言語は文化交流のための重要なツール」と題し、国際観光に大きな役割を果す言語教育の重要性について提言した。

日本代表として新潟県初の観光カリスマである矢野学氏が「田舎体験観光を通じた交流人口の拡大」をテーマに都会の子供たちの「田舎体験型観光」事業の実例報告があった。

先進的な教育旅行として成功している事例は韓国聴講者から大きな反響が寄せられた。

また、「北九州市の観光政策・産業観光」と題して地元産業を観光素材として生かしている観光政策の実例の紹介があった。

IFNAT 会議は「日韓中における農村観光の未来」、「持続的な観光プロモーション」「日本酒と観光」「中国地方都市のための観光アクションプラン」など国際観光振興への取り組みと地域間協力の可能性と重要性について提言があり、地域間観光交流の重要性と未来志向についてはベクトルの方向は同じだと強く感じられた。

学生発表会には日本からは立命館大学、中央大学、和歌山大学など 7 大学から 56 名が、韓国から 40 名が発表し参加者にはそれぞれ参加証が交付された。

賞状を手に満面の笑みをたたえ記念撮影をしていた学生の姿は印象的だった。

観光学を学ぶ学生が海外旅行をかねて論文を発表し、日頃経験のない国際会議に参加するこの企画は観光分野の人材育成とともに学生の国際交流の輪の広がりに期待したい。

最終日は農村観光の体験ツアーが企画され名物の参詣、ブドウ農園でのブドウ狩り、農村観光実践地であるシムシ村で韓国代表料理のビビンバ作り体験した。

(3) まとめ

最近、2回にわたる中国開催の中止により急遽代替国での開催という国家間の問題が国際観光交流やフォーラム開催に影響を与えている現状だが、このような時期だからこそ I F N A T の継続開催の必要性が確認された。「北東アジア国際観光フォーラム」小さな会議だがますます貴重な存在となり大きな役割を果たす時期が来たと感じている。

2014 年の第 10 回会議は 8 月 21 日(木)～22 日(金)の 2 日間、北九州市国際会議場で開催される。



金泉会議に参加したメンバー（IFNAT 分科会会場）

ロシア極東のコンテナ物流動向

辻 久子(ERINA名誉研究員)

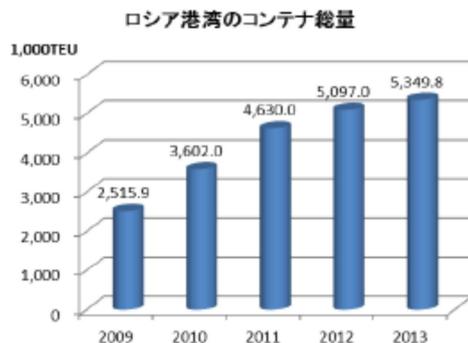
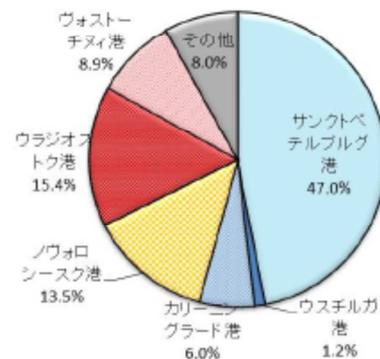
2014年5月

1

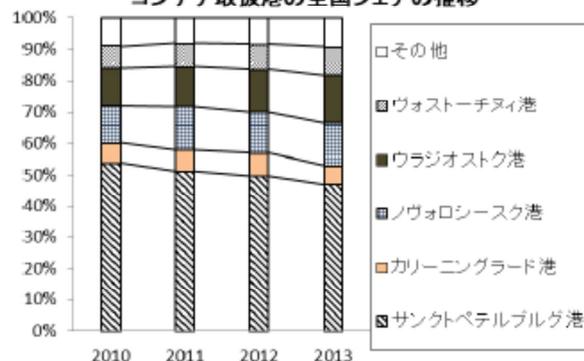
1 ロシアのコンテナ物流

- 2013年実績は535万TEU(+5.0%)。
- サントペテルブルグ港が最大(47.0%)、バルト海水域港湾が過半(54.2%)を占めるが、シェアは縮小傾向。
- フィンランド・トランジットは縮小。
- 極東港湾はヴォストーチナイ港、ウラジオストク港など、ロシアの東のゲートウェイが集中(29%)。上昇傾向

港湾別コンテナ取扱比率(2013,TEU)

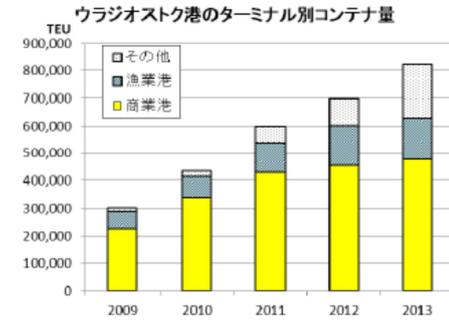
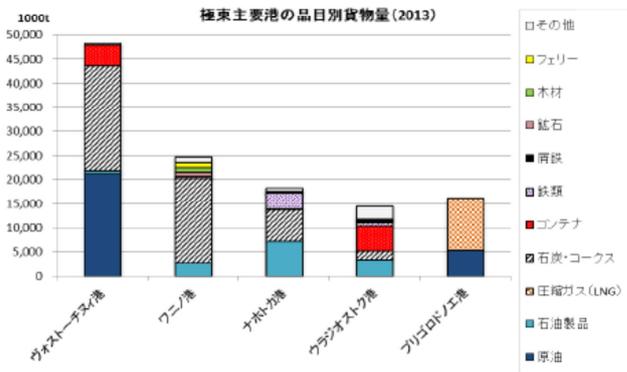
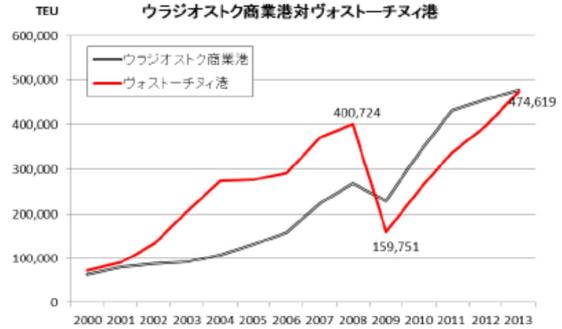


コンテナ取扱港の全国シェアの推移



2 極東のコンテナ港：ウラジオストク港対ヴォストーチヌイ港

- 極東のコンテナ港はウラジオストクとヴォストーチヌイに集約。規模の利と競争原理。
- リーマン危機以前のレベルに回復。
- ウラジオストク商業港は100万TEUへ施設改造計画。
- ヴォストーチヌイ港は300万TEUへ増加可能性。
- ソラーズ自動車は専用埠頭を保有。



ロシア極東のコンテナターミナル



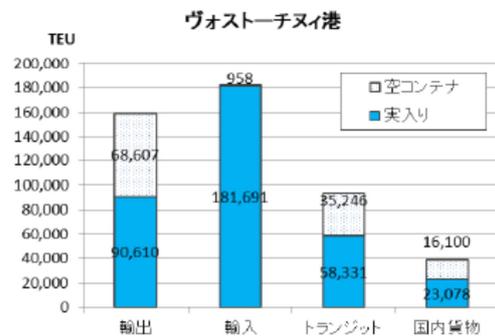
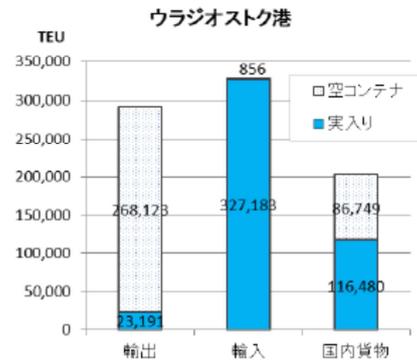
ウラジオストク商業港



ヴォストーチヌイ港

3 コンテナの中味と行方

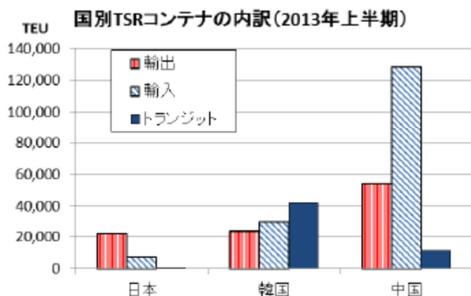
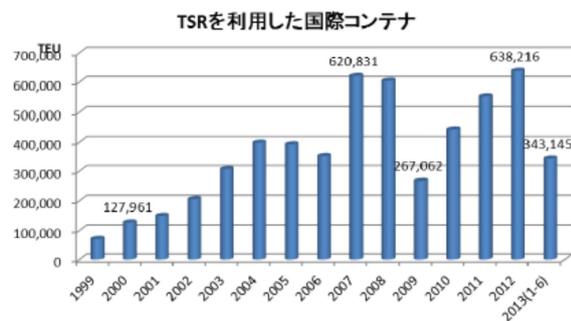
- ウラジオストク港は極東地域向け国内貨物が多い。輸出コンテナは殆どが空。
- ヴォストーチヌイ港はトランジット(中央アジア向け)が多く、増加傾向。輸出貨物の開発により空コンテナ率を低下。
- 輸入貨物は景気の変動に大きく左右される。



5

4 ロシア鉄道とTSR輸送:シベリア・ランドブリッジ

- 欧州航路と比較して距離・時間短縮
日本～モスクワ間:
欧州航路で40～45日、TSRで25～30日
- 欧州航路よりも高い
- 主役は中国・韓国発、ロシアおよび中央アジア向け
日本:自動車部品、非鉄金属(輸入)
中国:消費財、自動車部品、電機機器(日系ブランドを含む)
韓国:電機機器、自動車部品、化学原料



5 航路

- 韓口、中口間には多くの船社が参入し、配船が充実。
- MAERSK, CMA-CGM, APL, ZIMなどのグローバル船社が参入。
- 東南アジア航路のロシア寄港。
- 全体ではFESCOが最大のシェア。
- 日本は配船が不便なため釜山積替えを利用するケースが多い。
- 日口間直航路の輸送量は伸びている。

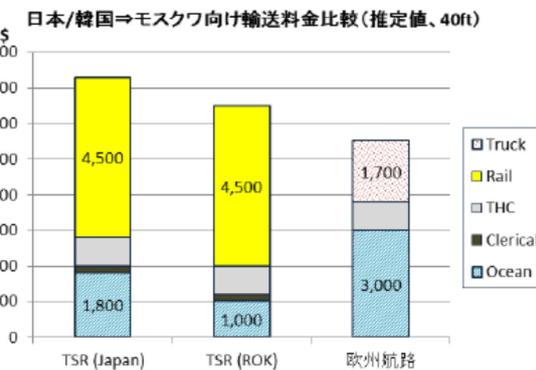
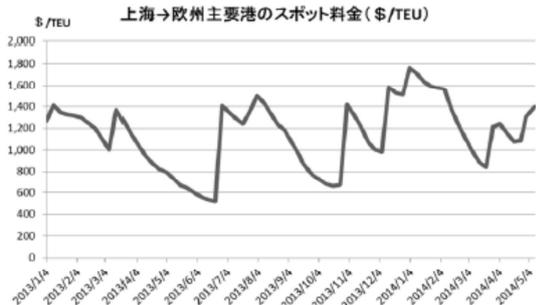
韓国⇄ロシア	中国⇄ロシア	日本⇄ロシア
14/wk.	7~10/wk.	1~2/wk.
FESCO & HMM	FESCO	FESCO & MOL
APL	SASCO	Sinokor
MAERSK Line	MAERSK Line	
CMA-CGM	CMA-CGM	
Sinokor	ZIM	
KMTC		
ZIM		
Rusam Shipping		



船社、船名	主な寄港地	配船/週
FESCO & HMM (現代商船) [KSDL]	釜山、ヴォストーク、ウラジオストク	1
APL [ERX]	釜山、ウラジオストク	1
APL [ER2]	釜山、ヴォストーク	1
Sinokor (長崎商船)	ウラジオストク (遼寧港)	1
Sinokor (長崎商船)	釜山、東海、ヴォストーク	1
Sinokor (長崎商船)	浦項、ウラジオストク (Sollers)	1
KMTC (高麗海運)	釜山、浦項、ウラジオストク	1
Rusam Shipping	釜山、ウラジオストク (遼寧港)	1
Maersk Line [IA8]	シンガポール、タンジュンペラバス、ジャカルタ、スラバヤ、ダバオ、上海、釜山、ウラジオストク、青島、寧波	1
Maersk Line [IA4]	廈門、タンジュンペラバス、シンガポール、ジャカルタ、マニラ、香港、横田、寧波、寧波、上海、釜山、出雲、ヴォストーク	1
Maersk Line [PH4]	ウラジオストク、釜山、大原、博多、横田、香港、バングラス、マニラ、ジェネラルサントス、カガヤンデオーロ、上海、寧波	1
FESCO China Direct Line [FCDL-N]	青島、上海、ヴォストーク、ウラジオストク	1
FESCO China Direct Line [FCDL-S]	寧波、上海、ヴォストーク、ウラジオストク	1
SASCO	上海、寧波、ヴォストーク、ウラジオストク (遼寧港)	1
CMA-CGM [KRT1]	釜山、ウラジオストク (遼寧港)	1
CMA-CGM [KRT2]	釜山、ウラジオストク (遼寧港)	1
CMA-CGM [KRT3]	釜山、ヴォストーク	1
CMA-CGM [FE Express1]	寧波、赤湾、廈門、寧波、上海、ウラジオストク、ヴォストーク	1
CMA-CGM [FE Express2]	天津、青島、上海、ウラジオストク、ヴォストーク	1
ZIM	ヴォストーク、青島、寧波、上海、釜山、北京、パナマ等	1
Sinokor (長崎商船)	三河、ウラジオストク (Sollers)	1
FESCO & 商船三井 [JTSJ]	苫小牧、横浜、名古屋、神戸、(門司)、釜山、ヴォストーク、ウラジオストク	0.5

6 TSRルートの経済競争力-東アジア~モスクワ間輸送

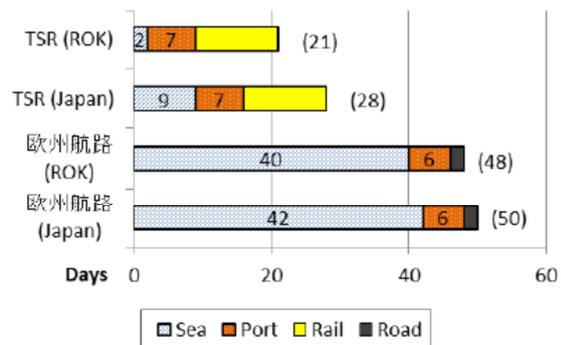
- 日本/韓国~モスクワ向け輸送では欧州航路がTSRよりも安い (2013)
 - 欧州航路タリフの低迷、大型船投入による船腹供給過多
- TSRルートの料金は、日本、中国、韓国の順に高い
 - ロシア極東港湾までの海上運賃に差
- 東アジア~モスクワ向けでは欧州航路が主流、TSRは高付加価値商品、スピードが重視される貨物などに利用
 - 電子機器(PC, E-goods)、衣類、
 - 自動車部品など



7 時間競争力-TSR対欧州航路

- 日本/韓国⇒モスクワ向けでTSRは欧州航路よりも**2週間以上短い**
 - 日本発は韓国発よりも1週間長い
 - 欧州航路の運行運航でスピード差拡大
 - 通関検査に要する日数の短縮が課題
- 'TSR in 7 days' プログラムの試行 (May 2013～)
 - 極東港湾～モスクワ間: 11日⇒7日へ
 - 2014年4月時点で8日前後で到着
 - 1,000km～1,150km/日で走行中⇒1,400km/日へ引き上げる目標
 - \$1,000/FEUのプレミアムを予定(韓国発?)
 - TSRの鉄道輸送能力が限界に近づく。石炭などのバルク貨物をBAM鉄道へ移し、シベリア鉄道を高速化する計画: BAM鉄道の整備が大事業

日本/韓国⇒モスクワ 輸送日数比較 (FESCO)



9

8 分水嶺はどこに？

- 「分水嶺」: 東からTSRで入ると西から欧州航路で回るののが経済的に等しくなる地点
 - 欧州航路のタリフ上昇、トレーラー運賃上昇、日口間フィーダー船料金値下げ、TSRの日数短縮⇒分水嶺は西へ
 - TSRの運賃上昇、欧州航路のタリフ下落⇒分水嶺は東へ
- 2013～2014年、日本から見た分水嶺は**ウラル山脈の西側、エカテリンブルグ周辺**
- モスクワは分水嶺の飛び地: ヴォルガ/ウラル向けよりも速く安い



10

9 シベリア鉄道の地理的拡大: 中央アジアへの輸送路

- 中央アジア向け自動車部品の輸送にTSRを利用。
- **ウズベキスタン**: ヴォストーチヌイ~タシケント間で**GMウズベキスタン**工場向けブロックトレインを毎日運行。2013年実績 - 30,000TEU
- **ウズベキスタン**: 横浜~ヴォストーチヌイ~サマルカンド間で**いすゞ**工場向けブロックトレインを毎月運行。
- **カザフスタン**: ヴォストーチヌイ~コスタナイ間で**サリアルカ・アフプロム社**向け合同ブロックトレインを運行。同社工場では、**双龍・現代(韓国発)**、**トヨタ(タイ、シンガポール、日本発)**、**イヴェコ(上海発)**の部品を釜山に集めロシアへ。
 - トヨタ車は「フォーチュナー」
 - トランジットタイム-30日。
- TSRはTCRよりも日数が安定的。

